



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-20102020-222566
CG-MH-E-20102020-222566

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 440]
No. 440]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 19, 2020/आश्विन 27, 1942
NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 19, 2020/ASVINA 27, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 6 अक्टूबर, 2020

सं. टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी.— महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा 10 अक्टूबर, 2019 के आदेश संभ्या टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी के द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमानों के संशोधन के लिये कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला संभ्या टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर, 2019 के 7वें दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव के आधार पर 10 अक्टूबर, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमानों के संशोधन के लिए सीओपीटी के 23 मार्च, 2020 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने विषयक प्रस्ताव पर 10 अक्टूबर, 2019 का आदेश संख्या टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी पारित किया था। दरमान और निष्पादन मानक भारत के राजपत्र में 30 अक्टूबर, 2019 के राजपत्र संख्या 378 में अधिसूचित किये गए हैं। उन्हें सीओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं को 31 अक्टूबर, 2019 के हमारे पत्र के द्वारा संसूचित भी किया गया। इस प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में दिसंबर, 2019 के राजपत्र संख्या 446 में सकारण आदेश भी अधिसूचित कराया गया।

3. अब 10 अक्टूबर, 2019 के उस आदेश के संदर्भ में सीओपीटी ने 23 मार्च, 2020 के अपने पत्र संख्या एफडी/कास्टिंग/दरमान/2019-2022/2018 के द्वारा अपने दरमान में संशोधन चाहा है और निम्नलिखित निवेदन किये हैं:-

(i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी बर्थिंग नीति, 2016 के अनुसार लंगरगाह प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित, 29 नवंबर, 2019 से लागू सीओपीटी के सामान्य दरमानों में अंतर्विष्ट किये गए थे जो इस प्रकार हैं:-

“2.3.3. कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार:

(प्रति जीआरटी प्रति घंटा)

क्र.सं.	विवरण	दर
1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क
2	48 घंटे - 96 घंटे	बर्थ किराया प्रभारों का 10% *
3	96 घंटे - 144 घंटे	बर्थ किराया प्रभारों का 15% *
4	144 घंटे से आगे	बर्थ किराया प्रभारों का 20% *

*बर्थ किराया प्रभार उस बर्थ पर लागू दर होगी जहां पोत बर्थ के लिए प्रतीक्षारत है।

टिप्पणी: पत्तन आपवादिक मामलों में पत्तन की ओर से हुई चूक सहित, परंतु यहां तक सीमित नहीं, पोत को लंगरगाह प्रभारों से छूट दे सकता है। लंगरगाह प्रभारों में किसी छूट के लिए पत्तन के अध्यक्ष अथवा अन्य समकक्ष प्राधिकारी का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

2.3.4. कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार

(प्रति जीआरटी प्रति घंटा)

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रु. में)	विदेशी पोत (अमरीकी डालर में)
1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क	निशुल्क
2	48 घंटे - 96 घंटे	0.0233	0.000733
3	96 घंटे - 144 घंटे	0.0349	0.001099
4	144 घंटे से आगे	0.0466	0.001466

उक्त प्रभार 5 महीने के लंगरगाह प्रभारों की अधिकतम सीमा के अधीन होंगे।

टिप्पणी: लंगरगाह प्रभारों में किसी छूट के लिए पत्तन के अध्यक्ष अथवा अन्य समकक्ष प्राधिकारी का अनुमोदन अपेक्षित होगा।“

- (ii). अब, पत्तन की सूचना में यह आया है कि, मौजूदा लंगर प्रभारों में गैर-पत्तन बर्थ और बर्थ किराया रहित पत्तन बर्थ शामिल नहीं हैं। अतः उसके लिए प्रभार निर्धारित करना आवश्यक हो जाता है।
- (iii). यह भी कि, ऐसी स्थितियां भी उत्पन्न हो जाती हैं कि पोत बर्थ से लंगरगाह को और उसके बाद लंगरगाह से प्रस्थान कर जाते हैं अथवा बर्थ से लंगरगाह और फिर से लंगरगाह से बर्थ को आते हैं। लेकिन, इसके लिए कोई सुनिश्चित दरें निर्धारित नहीं हैं।

तदनुसार, दरमान के पैरा 2.3.3 में निम्नलिखित संशोधनों का प्रस्ताव किया जाता है:

2.3.3. कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क
2	48 घंटे - 96 घंटे	बर्थ किराया प्रभारों का 10% *
3	96 घंटे - 144 घंटे	बर्थ किराया प्रभारों का 15% *
4	144 घंटे से आगे	बर्थ किराया प्रभारों का 20% *

- (i). बर्थ किराया प्रभार उस बर्थ पर लागू दर होगी जहां पोत बर्थ के लिए प्रतीक्षारत है।
- (ii). कोचीन पत्तन पर आने वाले पोत और जिन्हें गैर पत्तन बर्थ अथवा बर्थ किराया रहित पत्तन बर्थ आबंटित की गई है, लंगरगाह प्रभार पैरा 2.3.4 के अनुसार लागू होगा (अर्थात् कोचीन पत्तन पर नहीं आने वाले पोतों पर लागू लंगरगाह प्रभार)।
- (iii). पोत के बर्थ से लंगरगाह को अंतरण और लंगरगाह से प्रस्थान किये जाने वाले पोतों के मामले में लंगर प्रभार (बर्थ से लंगरगाह को पत्तन द्वारा अंतरण) उस पिछली बर्थ के उगाहे जायेंगे जहां पोत को बर्थ किया जायेगा, पैरा 2.3.3. में दी गई सारणी के अनुसार। यदि अंतिम बर्थ गैर-पत्तन बर्थ थी या बिना बर्थ किराया प्रभार वाली बर्थ थी, तब लंगरगाह प्रभार पैरा 2.3.4 की सारणी के अनुसार लागू किया जायेगा (अर्थात् कोचीन पत्तन में बर्थिंग के लिए नहीं आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार)।
- (iv). बर्थ से लंगरगाह को और फिर लंगरगाह से बर्थ को अंतरित किये जाने वाले पोतों के मामले में लंगरगाह प्रभार (बर्थ से लंगरगाह को अंतरण पश्च) पैरा 2.3.3. की सारणी के अनुसार, उस बर्थ के लिए लागू प्रभार उगाहा जायेगा जिस बर्थ से पोत को लंगरगाह में अंतरित किया गया था। किसी गैर-पत्तन बर्थ अथवा बर्थ किराया रहित पत्तन बर्थ को अंतरित किये जाने वाले पोतों के मामले में, लंगरगाह प्रभार, पैरा 2.3.4. की सारणी के अनुसार लागू होंगे।

टिप्पणी: पत्तन आपवादिक मामलों में पत्तन की ओर से हुई चूक सहित, परंतु यहां तक सीमित नहीं, पोत को लंगरगाह प्रभारों से छूट दे सकता है। लंगरगाह प्रभारों में किसी छूट के लिए पत्तन के अध्यक्ष अथवा अन्य समकक्ष प्राधिकारी का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

- (iv). दो घटनाएं ऐसी हुई हैं जहां दो पोत एसपीएम पर प्रहस्त किये गए थे जिनके लिए सीओपीटी दरमानों के अभाव में कोई प्रभार नहीं वसूला जा सका। लंगरगाह प्रभारों का वित्तीय प्रभाव, यदि 2.3.4 में संस्तुत दरों के अनुसार परिकलित किया जाए तो वह 6,38,703 रु. बैठता है (परिकलन पत्रक प्रस्तुत है)।

- (v). विषयक प्रस्ताव अध्यक्ष, सीओपीटी द्वारा अनुमोदित है। बोर्ड की अप्रैल 2020 में होने वाली बैठक के पश्चात्, बोर्ड संकल्प की प्रति और कार्यसूची प्रस्तुत की जायेगी।
- (vi). उपरोक्त पृष्ठभूमि में, टिप्पणी को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव, अनुकूल ओदश जारी करने का अनुरोध करते हुए, प्राधिकरण को सुविचार के लिए भेजा जाता है।

4. बाद में, सीओपीटी ने अपने 8 जुलाई, 2020 के ई-मेल के द्वारा यह सूचित किया कि सीओपीटी के दरमान के पैरा 2.3.3. में संशोधन का पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव बोर्ड की अगस्त 2020 में होने वाली आगामी बैठक में अनुमोदन के लिए रखा जाएगा। बोर्ड की बैठक के तत्काल पश्चात् बोर्ड का संकल्प और कार्यसूची भेज दी जायेगी। पत्तन ने संशोधित दरों को तदर्थ आधार पर, पहले ही प्रभारित करना आरंभ कर दिया है।

5. इसके अतिरिक्त, सीओपीटी ने 10 जुलाई, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (ii) के लिए निम्नलिखित औचित्य प्रस्तुत किये हैं:-

- (i). 2.3.4. में दी गई दरें निम्नलिखित सभी तीनों स्थितियों को कवर करती हैं:
 - (क). लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोत परंतु कोचीन पत्तन में बर्थ के लिए बुलाया नहीं जा रहा है। (ऐसे पोत भीतर आये बिना बाहर से ही निकल जायेंगे);
 - (ख). गैर पत्तन बर्थ में बर्थिंग के लिए लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोत (पोत भीतर आयेंगे); और
 - (ग). बर्थ किराया रहित पत्तन बर्थ पर बर्थिंग के लिए लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोत (पोत भीतर आयेंगे)।
- (ii). लेकिन, पत्तन प्रयोक्ताओं ने ऊपर (i) (ख) और (ग) पर वर्णित स्थितियों में इस तर्क पर लंगरगाह प्रभार अदा करने से मना कर दिया कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में दी गई दरें उक्त स्थितियों का उल्लेख नहीं करती हैं। उस समय इसका अनुमानित मूल्य 6.38 लाख रु. था। इसका उल्लेख भी प्रस्ताव में किया गया है। अतः इस भ्रामकता को समाप्त करने और अधिक स्पष्टता लाने तथा दरों को और विशिष्ट करने के लिए “शर्त/टिप्पणी (ii) को जोड़ने का प्रस्ताव किया गया है।” यहां यह उल्लेख करना अप्रासंगिक नहीं होगा कि, लॉक डाउन अवधि में लंगरगाह प्रभारों का अनुमानित मूल्य 4.08 करोड़ रु. निकलता है, क्योंकि पत्तन के बाहरी लंगरगाह में बहुत से कूड़ वाहक खड़े रहे। अतः ऊपर (i) (ख) और (ग) की स्थितियों के लिए विशिष्ट दरों का होना अनिवार्य है। अतः प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है।
- (iii). एक बार लंगरगाह प्रभारों के लिए स्थिति पैदा होने की सूचना मिल जाती है तो 2.3.4 में प्राधिकरण द्वारा पहले से अनुमोदित दरों को प्रभारित कर दिया जायेगा क्योंकि इससे अन्य दोनों स्थितियां भी कवर हो जाती हैं, जैसा ऊपर (i) (ख) और (ग) में स्पष्ट किया गया है।
- (iv). बर्थ प्रभारों के कुछ प्रतिशत पर लंगरगाह प्रभार निर्धारित किये जाते हैं (कृपया देखें दर 2.3.3. – ये बर्थ किराया प्रभारों के 10%, 15% और 20% हैं)। (i) (ख) और (ग) की दोनों स्थितियों में, लंगरगाह प्रभारों का परिकलन नहीं किया जा सकता, क्योंकि कोई बर्थ प्रभार नहीं है अतः उन्हें 2.3.4 की दर के अनुसार प्रस्तावित किया जाता है जो इसी प्रकार की स्थितियों को कवर करते हैं। उक्त स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर, जो मुख्यतः (i) (ख) और (ग) में उल्लिखित पोत की स्थितियों को कवर करने के लिए दरों में स्पष्टता पर ध्यान केंद्रित करती है, प्राधिकरण से प्रस्ताव पर सुविचार करने का अनुरोध किया जाता है।

6. अतः यह देखा जा सकता है कि प्रस्तावित टिप्पणियां कोई नई प्रशुल्क मदें नहीं हैं। प्रस्तावित टिप्पणियां लंगरगाह प्रभारों की उगाही को लागू करने और अधिक स्पष्ट करने के लिए हैं। पत्तन ने बताया है कि उन्होंने प्रस्तावित संशोधनों के अनुसार अंतरिम रूप से तदर्थ आधार पर लंगरगाह प्रभार एकत्र करना आरंभ कर दिया है। उक्त स्थिति को

देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित संशोधन मौजूदा अनुसूची में और ज्यादा स्पष्टता लाने के लिए हैं ताकि भ्रामकता को समाप्त किया जा सके, परामर्श प्रक्रिया और संयुक्त सुनवाई आवश्यक नहीं समझी जाती।

7.1. सीओपीटी के दरमानों में पिछले संशोधन के दौरान सीओपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी बर्थिंग नीति 2016 के अनुरूप, पोतों के टर्न-अराउंड समय में सुधार लाने के लिए, लंगरगाह प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया था। अनुसूची 2.3.3. और 2.3.4. में लंगरगाह प्रभारों के नियतन का सीओपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा 10 अक्टूबर, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी के द्वारा अनुमोदित किया गया था जिस पर ऊपर पैरा 3(i) में चर्चा की गई है और इसलिए इसे दोहराया नहीं जाता।

7.2. मौजूदा दरमानों में लंगरगाह प्रभारों के संबंध में पहले से ही दो अनुसूचियां निर्धारित हैं, जो इस प्रकार हैं:

- (i). अनुसूची 2.3.3 कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार (निर्धारित लंगरगाह प्रभार बर्थ किराया प्रभारों से संबंधित हैं)।
- (ii). अनुसूची 2.3.4 कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए नहीं आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार (इस अनुसूची में विशिष्ट लंगरगाह प्रभार निर्धारित हैं)।

7.3. जहां तक सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाये गए मुद्दों का संबंध है कि दो घटनाएं ऐसी हुई हैं जहां दो पोत एसपीएम पर प्रहस्त किये गए थे जिनके लिए सीओपीटी दरमानों के अभाव में कोई प्रभार नहीं वसूल सका। यहां यह बताया जाता है कि मौजूदा अनुसूची 2.3.4 पोतों की ऐसी श्रेणी के लिए लंगरगाह प्रभारों की उगाही का प्रबंध करती है। इस प्रकार, सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाया गया मुद्दा कि वे दर के अभाव में लंगरगाह प्रभार नहीं उगाह सके वास्तव में सही नहीं है। सीओपीटी ने बाद में यह स्वीकार किया है कि अनुसूची 2.3.4 में निर्धारित दर निम्नलिखित तीनों स्थितियों कवर करेगी:

- (i). लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोत परंतु कोचीन पत्तन में बर्थ के लिए बुलाया नहीं जा रहा है। (ऐसे पोत भीतर आये बिना बाहर से ही निकल जायेंगे);
- (ii). गैर पत्तन बर्थ में बर्थिंग के लिए लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोत (पोत भीतर आयेंगे); और
- (iii). बर्थ किराया रहित पत्तन बर्थ पर बर्थिंग के लिए लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोत (पोत भीतर आयेंगे)।

7.4. लेकिन, पत्तन प्रयोक्ताओं ने ऊपर (ii) और (iii) पर वर्णित स्थितियों में इस तर्क पर लंगरगाह प्रभार अदा करने से मना कर दिया कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में दी गई दरें उक्त स्थितियों का उल्लेख नहीं करती हैं। सीओपीटी ने लंगरगाह प्रभारों की उगाही से संबंधित उपबंध को और स्पष्ट करने के लिए टिप्पणी संख्या (ii) को पुरास्थापित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित टिप्पणी स्पष्टीकरण प्राकृति की है अतः अनुमोदित की जाती है।

प्रस्तावित टिप्पणी (iii) और (iv) स्पष्ट रूप से बताती हैं कि पोत के बर्थ से लंगरगाह को अंतरण और लंगरगाह से प्रस्थान किये जाने वाले पोतों के मामले में लंगर प्रभार (बर्थ से लंगरगाह को पत्तन द्वारा अंतरण) उस पिछली बर्थ के उगाहे जायेंगे जहां पोत को बर्थ किया जायेगा, पैरा 2.3.3. में दी गई सारणी के अनुसार। यदि अंतिम बर्थ गैर-पत्तन बर्थ थी या बर्थ किराया प्रभार रहित बर्थ थी, तब लंगरगाह प्रभार पैरा 2.3.4 की सारणी के अनुसार लागू किया जायेगा (अर्थात् कोचीन पत्तन में बर्थिंग के लिए नहीं आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार)। प्रस्तावित टिप्पणी (iv) स्पष्ट करती है कि बर्थ से लंगरगाह को और फिर लंगरगाह से बर्थ को अंतरित किये जाने वाले पोतों के मामले में लंगरगाह प्रभार (बर्थ से लंगरगाह को अंतरण पश्च) पैरा 2.3.3. की सारणी के अनुसार, उस बर्थ के लिए लागू प्रभार उगाहा जायेगा जिस बर्थ से पोत को लंगरगाह में अंतरित किया गया था। किसी गैर-पत्तन बर्थ अथवा बिना बर्थ किराया प्रभार वाली पत्तन बर्थ को अंतरित किये जाने वाले पोतों के मामले में, लंगरगाह प्रभार, पैरा 2.3.4. की सारणी के अनुसार लागू होंगे।

7.5. इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि प्रस्तावित टिप्पणियां कोई नई प्रशुल्क मदें नहीं हैं। प्रस्तावित टिप्पणियां लंगरगाह प्रभारों की उगाही को लागू करना अधिक स्पष्ट करने के लिए हैं। प्रस्तावित संशोधनों के लिए सीओपीटी ने विस्तार से औचित्य भी बताया है। इसके अतिरिक्त, सीओपीटी के प्रस्ताव को अध्यक्ष का अनुमोदन प्राप्त है।

उक्त स्थिति को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित संशोधन मौजूदा अनुसूची में और ज्यादा स्पष्टता लाने के लिए हैं ताकि भामकता को समाप्त किया जा सके। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधनों को अनुमोदित करता है। पत्तन ने यह भी बताया है कि उन्होंने अंतरिम तौर पर प्रस्तावित संशोधनों के अनुसार तदर्थ आधार पर लंगरगाह प्रभार वसूल करना पहले ही आरंभ कर दिया है।

7.6. प्रशुल्क नीति 2018 के अंतर्गत पिछले दरमान संशोधन में, पत्तन द्वारा आकलित राजस्व स्तर पर 21.27 करोड़ रु. का राजस्व अंतर अनक्वर रह गया था। प्रस्तावित संशोधन से होने वाले संभावित राजस्व को अनक्वर रह गए राजस्व अंतर में शामिल कर दिया जायेगा।

8.1. मामले की संक्रिया के दौरान, पत्तन ने बताया है कि, विषयक संशोधन प्रस्ताव को अध्यक्ष को अनुमति प्राप्त है। पत्तन ने मामले की अंतिमता तक बोर्ड का अनुमोदन नहीं भेजा है। पत्तन ने बताया है कि इस पर वह अपने न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त कर बोर्ड अनुमोदन की प्रति इस प्राधिकरण को भेजेगा। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रस्तावित संशोधन सीओपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन के अधीन होगा। जैसा पत्तन ने स्वीकार किया है, सीओपीटी को लंगरगाह अनुसूची में प्रस्तावित संशोधनों को अनुमोदित करते हुए न्यासी मंडल का अनुमोदन हमारे रिकार्ड के लिए हमें भेजने की सलाह दी जाती है।

8.2. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें सामान्यतः राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात उत्तरापेक्षी प्रभाव से लागू होती हैं, जब तक कि संबंधित प्रशुल्क आदेश में विभिन्न व्यवस्था के लिए अन्यथा उल्लेख न किया गया हो। प्रस्तावित संशोधनों को पत्तन द्वारा पहले ही तदर्थ आधार पर लागू कर दिया गया है। यह उल्लेख करना समीक्षीय होगा कि प्रस्ताव कोई नई प्रशुल्क मद नहीं है। प्रस्तावित टिप्पणियां मौजूदा अनुसूची 2.3.3 और 2.3.4 में और अधिक स्पष्टता के लिए हैं। उक्त स्थिति को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि पत्तन ने तदर्थ आधार पर इसे पहले ही लागू कर दिया है 30 दिन की समयावधि इस मामले में आवश्यक नहीं है। प्राधिकरण अनुमोदन को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश पारित करने की तारीख से लागू करने को प्रवृत्त है। भामकता को समाप्त करने के प्रयोजन से स्पष्टीकरण किस्म के प्रस्तावित संशोधनों के आधार पर लंगरगाह प्रभारों को लागू करने की पत्तन की कार्रवाई की यह प्राधिकरण अभिपुष्टि करता है।

9.1. परिणाम में, और ऊपर बताये गए कारणों से, तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण 10 अक्टूबर, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2019-सीओपीटी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के वर्तमान दरमानों की अनुसूची 2.3.3. के अंतर्गत निम्नलिखित संशोधनों का अनुमोदन करता है:

- (i). अनुसूची 2.3.3 - कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार के अंतर्गत मौजूदा तारांकित (*) टिप्पणी को निम्नानुसार टिप्पणी संख्या (i) के रूप में पुनःसंख्यांकित किया जाता है:

“टिप्पणियां:

(i). बर्थ किराया प्रभार उस बर्थ पर लागू दर होगी जहां पोत बर्थ के लिए प्रतीक्षारत है।”

(ii). अनुसूची 2.3.3 - कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार के अंतर्गत उपरोक्त टिप्पणी (i) के पश्चात, उसके बाद की संख्यायें देते हुए निम्नलिखित टिप्पणियां अंतर्विष्ट करें:

“(ii). कोचीन पत्तन पर आने वाले पोत और जिन्हें गैर पत्तन बर्थ अथवा बर्थ किराया प्रभार रहित बर्थ आबंटित की गई है, लंगरगाह प्रभार पैरा 2.3.4 के अनुसार लागू होगा (अर्थात् कोचीन पत्तन पर नहीं आने वाले पोतों पर लागू लंगरगाह प्रभार)।

(iii). पोत के बर्थ से लंगरगाह को अंतरण और लंगरगाह से प्रस्थान किये जाने वाले पोतों के मामले में लंगर प्रभार (बर्थ से लंगरगाह को पत्तन द्वारा अंतरण) उस पिछली बर्थ के उगाहे जायेंगे जहां

पोत को बर्थ किया गया था, पैरा 2.3.3. में दी गई सारणी के अनुसार। यदि अंतिम बर्थ गैर-पत्न बर्थ थी या बर्थ किराया प्रभार रहित बर्थ थी, तब लंगरगाह प्रभार पैरा 2.3.4 की सारणी के अनुसार लागू किया जायेगा (अर्थात् कोचीन पत्न में बर्थिंग के लिए नहीं आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार)।

(iv). बर्थ से लंगरगाह को और फिर लंगरगाह से बर्थ को अंतरित किये जाने वाले पोतों के मामले में लंगरगाह प्रभार (बर्थ से लंगरगाह को अंतरण पृष्ठ) पैरा 2.3.3. की सारणी के अनुसार, उस बर्थ के लिए लागू प्रभार उगाहा जायेगा जिस बर्थ से पोत को लंगरगाह में अंतरित किया गया था। किसी गैर-पत्न बर्थ अथवा बिना बर्थ किराया प्रभार वाली पत्न बर्थ को अंतरित किये जाने वाले पोतों के मामले में, लंगरगाह प्रभार, पैरा 2.3.4. की सारणी के अनुसार लागू होंगे।"

9.2. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित टिप्पणियां प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तारीख से प्रभावी होंगी तथा वे सीओपीटी के न्यासी मंडल के अधीन होंगी। निर्धारित टिप्पणियां पत्न के दरमानों के सामान्य संशोधन का एक भाग होंगे और उनकी वैधता सीओपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्त होगी।

9.3. सीओपीटी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन के लागू होने तक सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित टिप्पणियों के अनुसार तदर्थ आधार पर दरों की वसूली के लिए की गई कार्रवाई की अभिपुष्टि की जाती है।

9.4. सीओपीटी को मौजूदा दरमानों को उपयुक्त रूप से संशोधित करने का निदेश दिया जाता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./295/2020-21]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 6th October, 2020

No.TAMP/10/2019-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for amendments to the revised Scale of Rates approved vide Order No.TAMP/10/2019-COPT dated 10 October 2019 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS Case No.TAMP/10/2019-COPT

Cochin Port Trust

QUORUM:

Applicant

- (i). Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed On 7th day of September 2020)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) dated 23 March 2020 for amendments in the revised Scale of Rates (SOR) approved by this Authority in the Order No.TAMP/10/2019-COPT dated 10 October 2019 based on the proposal received from the COPT for general revision of its SOR.

2. This Authority has passed an Order No.TAMP/10/2019-COPT dated 10 October 2019 on the subject proposal. The SOR and Performance Standards have been notified in the Gazette of India on 30 October 2019 vide Gazette No.378. The same has been communicated to COPT and concerned users vide our letter dated 31 October 2019. A Speaking Order has been notified by this Authority in the Gazette of India on 04 December 2019 vide Gazette No.446.

3. Now, with reference to the said Order dated 10 October 2019, the COPT vide its letter No.FD/Costing/SoR 2019-2022/2018 dated 23 March 2020 has sought amendment in its SOR and has made the following submissions:

(i). The Anchorage charges in line with the Berthing Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping (MOS) were incorporated in the General SOR of COPT applicable from 29 November 2019 with the approval of the Authority as mentioned below:

“2.3.3. Anchorage Charges for vessels calling for berthing at Cochin Port

(Per GRT per hour)		
Sl. No.	Description	Rate
1	Up to 48 hours at anchorage	Free
2	48 hours – 96 hours	10% of berth hire charges *
3	96 hours – 144 hours	15% of berth hire charges *
4	Beyond 144 hours	20% of berth hire charges *

*Berth hire charges shall be the rate applicable to that berth where the vessel is waiting to be berthed.

Note: Port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses on part of the Port. Any waiver of anchorage charges will require approval from Chairman of the Port or an equivalent authority.

2.3.4 Anchorage Charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port

(Per GRT per hour)			
Sl. No.	Description	Coastal vessel (in ₹)	Foreign vessel (in US\$)
1	Up to 48 hours at anchorage	Free	Free
2	48 hours – 96 hours	0.0233	0.000733
3	96 hours – 144 hours	0.0349	0.001099
4	Beyond 144 hours	0.0466	0.001466

The above charges are subject to a ceiling limit of 5 months anchorage charges.

Note: Any waiver of anchorage charges will require approval from Chairman of the Port or an equivalent authority.”

(ii). Now, it has come to the notice of the port that the present Anchorage charges do not include non-port berths and port berths with no berth hire charges. Hence, it becomes necessary to prescribe the charges for the same.

(iii). Also, there are situations that the vessels have been shifted from berth to anchorage and further sailed from the anchorage or from berth to anchorage and again from anchorage to berth. However, there are not specific rates mentioned for this.

Accordingly, following amendments are proposed in para 2.3.3 of the SOR below:

2.3.3. Anchorage Charges for vessels calling for berthing at Cochin Port

(Per GRT per hour)

Sl. No.	Description	Rate
1	Up to 48 hours at anchorage	Free
2	48 hours – 96 hours	10% of berth hire charges *
3	96 hours – 144 hours	15% of berth hire charges *
4	Beyond 144 hours	20% of berth hire charges *

(i). Berth hire charges shall be the rate applicable to that berth where the vessel is waiting to be berthed.

- (ii). The vessels calling at Cochin Port and have been allocated non-port berths or port berths with no berth hire charges, anchorage charges will be applicable as per para 2.3.4 (i.e. Anchorage charges for vessels not calling at Cochin Port).
- (iii). In the case of the vessels which have been shifted from berth to the anchorage and further sailed from Anchorage, Anchorage charges (port shifting from Berth to anchorage) will be levied on the last berth where the vessel was berthed as per the table in para 2.3.3. If the last berth is a non-port berth or berth with no berth hire charges, then the anchorage charges will be applicable as per table in para 2.3.4 (i.e. anchorage charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port).
- (iv). In case the vessel is shifted from Berth to Anchorage and then back to berth, then the Anchorage charges (post shifting from berth to anchorage) will be levied as per the table in para 2.3.3 applicable to the berth to which the vessel is shifted from Anchorage. In the case of vessel shifting to a non-port berth or a port berth with no berth hire charges, the Anchorage charge as per table in para 2.3.4 will be applicable.

Note: Port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses on part of the Port. Any waiver of anchorage charges will require approval from Chairman of the Port or an equivalent authority.

- (iv). There were two instances where two vessels were handled at SPM for which COPT could not recover any charges in the absences of any SOR. The financial implication of the Anchorage charges if calculated in accordance with the suggested rates i.e. 2.3.4 comes to Rs.6,38,703 (calculation sheet furnished).
- (v). The subject proposal is approved by Chairperson of COPT. A copy of Board Resolution and agenda will be submitted in due course of time after the Board Meeting which is scheduled to be held in April, 2020.
- (vi). In this backdrop of the above, the proposal for incorporating the note is furnished for kind consideration of the Authority with a request to issue a favourable order.

4. Subsequently, the COPT vide its email dated 08 July 2020 has informed that the proposal submitted by the Port for the amendment in Para 2.3.3 of the SOR of COPT will be placed in the ensuing Board meeting to be held in August 2020 for approval and the Board resolution and the agenda will be forwarded immediately after the Board meeting. The Port has already started charging the amended rates on adhoc basis.

5. Further, the COPT vide its email dated 10 July 2020 has furnished following justification for the proposed note (ii).

- (i). Rate at 2.3.4 takes care of all the following three situations:
 - (a). Vessels waiting at anchorage but not calling to be berthed at Cochin Port. (These Vessels will go from the Outer Roads only without coming inside)
 - (b). Vessels waiting at anchorage to be berthed at the non-port berth (Vessels are coming inside) and
 - (c). Vessels waiting at anchorage to be berthed at the Port Berth having no berth hire charges (Vessels are coming inside).
- (ii). However, the Port users refused to pay the Anchorage Charges for the situation mentioned at (i) (b) and (c) on the plea that the rates covered in the SOR approved by the TAMP does not mention the situations therein. The approximate value of this was ₹6.38 lakh at that time which was also mentioned in the proposal. Hence to remove the ambiguity, to have more clarity and make the rates more specific “condition / note at (ii) has been proposed to be added”. It will not be impertinent to mention that during lockdown period, the approximate value of the anchorage charges comes out to ₹4.08 crore due to laying of many crude carriers in the Outer Road anchorage of Port. Hence, need to have the specific rates for the situations mentioned at (i) (b) and (c) above hence the proposal was submitted to TAMP.
- (iii). Once the situation occurring for the anchorage charges was noticed, it was decided to go for already TAMP approved rates at 2.3.4 as it takes care of the other two situation as explained at (i) (b) and (c) above.
- (iv). Anchorage Charges are fixed at some percentage of the Berth Hire charges (Please see Rate 2.3.3 – they are 10%, 15% and 20% of the Berth hire charges). In the two situations occurring at (i) (b) and

(c) above, anchorage charges cannot be calculated as there are no berth hire charges hence they are proposed as per Rate 2.3.4 which takes care of similar situation.

In view of the above explanation, which mainly focuses on clarity of the rates for covering the other two situations of the vessel mentioned at (i) (b) and (c), TAMP is requested to consider the proposal.

6. Thus, it can be seen that the proposed notes are not any new tariff item. The proposed notes are more of clarificatory in nature to make the applicability of levy of anchorage charges more explicit. The port has stated that they have already started collecting the anchorage charges based on the proposed amendments provisionally on adhoc basis. In view of the above position and recognizing that the proposed amendments in existing SOR are reportedly to bring in more clarity in the existing schedule so as to remove the ambiguity, the consultation process and joint hearing is not felt necessary.

7.1. The COPT during the last revision of its SOR of COPT had proposed to introduce Anchorage charges in line with the Berthing Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping (MOS) with the intention to improve the turnaround time of vessel. The proposal of the COPT for prescription of Anchorage charges at Schedule 2.3.3 and 2.3.4 was approved by this Authority vide its Order No.TAMP/10/2019-COPT dated 10 October 2019 which is already brought out in para 3 (i) above and hence not reiterated for the sake of brevity.

7.2. The existing SOR already prescribes two schedules relating to the anchorage charges as given below:

- (i). Schedule 2.3.3. Anchorage Charges for vessels calling for berthing at Cochin Port (Anchorage charges prescribed are linked to berth hire charges).
- (ii). Schedule 2.3.4. Anchorage Charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port (Specific Anchorage charges are prescribed under this schedule).

7.3. As regards the point made by the COPT in its proposal that there were two instances where two vessels were handled at SPM for which COPT could not recover any charges in the absence of any SOR, it is to state that the existing schedule 2.3.4 caters to levy anchorage charge for this category of vessels. Thus, the point made by the COPT in its proposal that they could not levy anchorage charge in absence of rate is not factually correct. The COPT has subsequently admitted that the rate prescribed at Schedule 2.3.4 takes care of all the following three situations:

- (i). Vessels waiting at anchorage but not calling to be berthed at Cochin Port. (These Vessels will go from the Outer Roads only without coming inside)
- (ii). Vessels waiting at anchorage to be berthed at the non-port berth (Vessels are coming inside) and
- (iii). Vessels waiting at anchorage to be berthed at the Port Berth having no berth hire charges (Vessels are coming inside).

7.4. However, since the Port users refused to pay the Anchorage Charges to the port for the situation mentioned at (ii) and (iii) above, on the plea that the rates covered in the SOR approved by this Authority do not mention the situations therein, the COPT has proposed to introduce the note no. (ii) to make the provision explicit on the levy of anchorage charge. The proposed note is more of a clarificatory in nature and hence is approved.

The proposed notes (iii) and (iv) are to explicitly state that in the case of the vessels which have been shifted from berth to the anchorage and further sailed from Anchorage, Anchorage charges (port shifting from Berth to anchorage) will be levied on the last berth where the vessel was berthed as per the existing schedule 2.3.3. If the last berth is a non-port berth or berth with no berth hire charges, then the anchorage charges will be applicable as per existing schedule 2.3.4 (i.e. anchorage charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port). The proposed note (iv) states that in case the vessel is shifted from Berth to Anchorage and then back to berth, then the Anchorage charges (post shifting from berth to anchorage) will be levied as per the schedule 2.3.3 applicable to the berth to which the vessel is shifted from Anchorage. In the case of vessel shifting to a non-port berth or a port berth with no berth hire charges, the Anchorage charge as per schedule 2.3.4 will be applicable.

7.5. Thus, it can be seen that the proposed notes are not any new tariff item. The proposed notes are more of clarificatory in nature to make the applicability of levy of anchorage charges more explicit. The COPT has also given detailed justification for the proposed amendments. Further, the proposal of the COPT is approved by the Chairman.

In view of the above position and recognizing that the proposed amendments in existing SOR are reportedly to bring in more clarity in the existing schedule so as to remove the ambiguity, this Authority approves the amendments proposed by the port. The port has stated that they have already started collecting the anchorage charges based on the proposed amendments provisionally on adhoc basis.

7.6. In the last revision of SOR under Tariff Policy, 2018 there was revenue gap of ₹21.27 crores left uncovered at the revenue level estimated by the port. The revenue likely to accrue from the proposed amendment is subsumed within the revenue gap left uncovered.

8.1. The port has, during the processing the case, stated that the subject amendment proposal is with the approval of Chairman of the port. The port has not forwarded the approval of its Board till finalisation of this case. The port has stated that it shall seek approval of the Board of Trustees on the same and forward a copy of the Board approval to this Authority. The proposed amendment approved by this Authority shall be subject to Board of Trustees of COPT approving the same. As agreed by the port, the COPT is advised to forward the approval of its Board of Trustees approving the proposed amendments in the anchorage schedule for our records.

8.2. The rates approved by this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. The amendments proposed are already implemented by the port on adhoc basis. It is pertinent to state here that the proposal is not for a new tariff item. The proposed notes are to bring in more clarity as regards the existing schedule 2.3.3 and 2.3.4. In view of the above position and recognising that the port has already applied the same on adhoc basis, the lead time of 30 days for implementation is not necessary in this case. This Authority is inclined to grant approval from the date the Order is passed by this Authority. This Authority also ratifies the action of the port of applying the anchorage charges based on the proposed amendments which are of clarificatory in nature to remove ambiguity as stated by the port.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves following amendments under the Schedule 2.3.3 in the existing SOR of the COPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/10/2019-COPT dated 10 October 2019:

(i). **The existing note with asterisk (*) under schedule 2.3.3 - Anchorage Charges for vessels calling for berthing at Cochin Port is renumbered as Note (i) as follows:**

“Notes:

(i). *Berth hire charges shall be the rate applicable to that berth where the vessel is waiting to be berthed.*“

(ii). **Insert the following notes under schedule 2.3.3 - Anchorage Charges for vessels calling for berthing at Cochin Port after above note (i) with subsequent numbering:**

“(ii). *The vessels calling at Cochin Port and have been allocated non-port berths or port berths with no berth hire charges, anchorage charges will be applicable as per schedule 2.3.4 (i.e. Anchorage charges for vessels not calling at Cochin Port).*

(iii). *In the case of the vessels which have been shifted from berth to the anchorage and further sailed from Anchorage, Anchorage charges (port shifting from Berth to anchorage) will be levied on the last berth where the vessel was berthed as per the schedule 2.3.3. If the last berth is a non-port berth or berth with no berth hire charges, then the anchorage charges will be applicable as per schedule 2.3.4 (i.e. Anchorage charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port).*

(iv). *In case the vessel is shifted from Berth to Anchorage and then back to berth, then the Anchorage charges (post shifting from berth to anchorage) will be levied as per the schedule 2.3.3 applicable to the berth to which the vessel is shifted from Anchorage. In the case of vessel shifting to a non-port berth or a port berth with no berth hire charges, the Anchorage charge as per schedule para 2.3.4 will be applicable.”*

9.2. The notes approved by this Authority shall come into effect from the date the Order is passed by this Authority, subject to Board of Trustees of COPT approves the same. The notes prescribed shall form part of the general revision of the SOR of the port and the validity of the same shall be co-terminus with the validity of the existing SOR of COPT.

9.3. The action taken by the COPT to collect the rates on adhoc basis based on amendment notes proposed by the COPT till the amendments approved by this Authority come into effect is ratified.

9.4. The COPT is directed to amend the existing SOR suitably.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./295/2020-21]